



Draft report

OSSERVAZIONI ALLA DELIBERA 83-2016

DEFINIZIONE DELLA METODOLOGIA PER L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI DI SERVIZIO PUBBLICO E DELLE MODALITÀ PIÙ EFFICIENTI DI FINANZIAMENTO, AI SENSI DELL'ARTICOLO 37, COMMA 3, LETTERA A), DEL DECRETO-LEGGE N. 201/2011 E DELL'ARTICOLO 37, COMMA 1, DEL DECRETO-LEGGE N. 1/2012)

|||||

OSSERVAZIONI ALLA DELIBERA 83-2016

DEFINIZIONE DELLA METODOLOGIA PER L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI DI SERVIZIO PUBBLICO E DELLE MODALITÀ PIÙ EFFICIENTI DI FINANZIAMENTO, AI SENSI DELL'ARTICOLO 37, COMMA 3, LETTERA A), DEL DECRETO-LEGGE N. 201/2011 E DELL'ARTICOLO 37, COMMA 1, DEL DECRETO-LEGGE N. 1/2012)

Autori: Beria Paolo

Please quote as follows:

Beria P., (2016). *Osservazioni alla delibera 83-2016. Definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012).*
Preparato per l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Milano, Italy.

SOMMARIO

Osservazioni generali.....	4
Quesito 1: Si condivide la formulazione delle definizioni proposte? Quali diverse formulazioni si ritiene opportuno proporre?.....	5
Quesito 3: Si condividono le modalità di individuazione della domanda debole con riferimento alle diverse caratteristiche territoriali, temporali e soggettive?	6
Quesito 4: Si condivide la metodologia utilizzata a tale fine come declinata nei punti da 2 a 7? Si condividono in particolare i criteri per l'individuazione delle sub-aree (località, frazioni, contrade) a domanda debole all'interno di un Comune?	6
Quesito 8: Si condivide il riferimento alla combinazione di servizi di diversa tipologia?.....	7
Quesito 9: Si ritiene opportuno introdurre obblighi specifici di integrazione modale dei servizi?	7
Quesito 14. Si ritiene opportuno includere i servizi a remuneratività positiva nell'Ambito? Se sì, con quali limiti? Si ritiene necessario indicare criteri e/o procedure per l'individuazione di tali servizi?	8
Quesito 16: Si ritengono esaustivi i criteri di cui alla misura 5? Si ritengono formulati correttamente e in grado di ricoprendere tutte le ipotesi di programmazione/pianificazione dei servizi? [...]	8
Quesito 17: Dovrebbero aggiungersi valutazioni sulle esternalità ambientali connesse alle diverse scelte modal e tipologiche? [...] Dovrebbero determinare delle premialità in sede di valutazione comparativa?	9
Quesito 18: Si concorda con l'obbligo di rilevazioni su destinazioni, caratteristiche temporali e motivazioni di viaggio, disponibilità a pagare e altre preferenze della domanda potenziale?	10
Quesito 22: Si ritengono esaustivi e condivisibili i criteri per l'identificazione dei lotti?.....	10

OSSERVAZIONI GENERALI

La bozza di delibera e la relazione di accompagnamento rappresentano una forte e positiva discontinuità in termini di principi relativamente alla definizione degli OSP e dei relativi ambiti di servizio. Affermano infatti, in maniera chiara, che occorre una riflessione esplicita ed informata su cosa i vari livelli amministrativi considerino “servizio pubblico” e su quale è la modalità più efficiente di fornirli.

Più in dettaglio, gli aspetti e i principi più interessanti, che – ritengo – meritano una ulteriore ed esplicita affermazione, sono:

- i. la necessità di **individuare la più efficiente modalità** di fornitura per quelli che sono definiti ambiti di servizio pubblico, e che questa **non coincide necessariamente con quella storica**. In particolare, è interessante la menzione dei sistemi a chiamata come base per gli spostamenti di breve raggio nelle aree a domanda debole, così come il fatto che le autolinee di competenza statale (liberalizzate) vanno sempre considerate come alternative al treno per il lungo raggio. In questo senso sarebbe utile menzionare anche il trasporto aereo, non solo per le isole, essendo lo strumento dei PSO già stato applicato in passato (es. Aosta, Bolzano) o proposto (Crotone) per i collegamenti domestici.
- ii. il fatto che alle economie di scala, ammesso che esistano¹, non deve essere sacrificata la **contendibilità** dei lotti di gara. Inoltre, il fatto che gli attuali OSP mescolano sia reali esigenze di mobilità sociale che sacche di **inefficienza**.
- iii. il fatto che i **finanziamenti incrociati** vadano studiati e regolati e non assunti come tali solo perché esistenti. Inoltre, viene affermato che il loro **unico fine è ridurre il finanziamento pubblico** e che va dunque valutato il *trade-off* tra trasferire i benefici della eventuale concorrenza su rotte “forti” ai soli utenti delle stesse, rispetto ad usarli per finanziare le altre relazioni deboli. Si tratta di una valutazione estremamente complessa, che forse andrebbe chiarita maggiormente, ma che è importante aver affermato.
- iv. la necessità di **effettuare indagini ad hoc** per capire come si svolge la mobilità che si va a regolare, ma anche che devono essere utilizzati (e quindi obbligatoriamente resi disponibili al decisore?) i dati di domanda dei servizi sussidiati odierni.
- v. l’opportunità di considerare anche lo strumento dei voucher (sebbene nominato solo nella Relazione, ma non nella bozza di Delibera) per garantire la mobilità sociale. In altre parole, che il supporto all’offerta non è l’unico possibile e che potrebbe essere utilizzato in alcuni contesti un sopporto alla domanda per garantire la mobilità.
- vi. il fatto che il regolatore e il pianificatore si devono occupare della **domanda debole** e non solo delle **arie economicamente deboli** (che infatti non rientrano nei criteri): ci sono categorie deboli anche nelle aree “ricche” ed è giusto che esse ricevano la medesima cura.

Senza entrare nel dettaglio dei singoli quesiti, contenuti nei capitoli successivi, si evidenziano qui solo due aspetti generali che – secondo chi scrive – è necessario definire meglio.

- 1) Nel testo ci si riferisce alle **arie a domanda debole**. Questa definizione è coerente con il TPL. Al contrario, per la lunga percorrenza, sarebbe più opportuno riferirsi (e definire) **relazioni a domanda**

¹ Avenali, A., Boitani, A., Catalano, G., D’Alfonso, T., & Matteucci, G. (2016). Assessing standard costs in local public bus transport: Evidence from Italy. *Transport Policy*, 52, 164-174.

debole. Più in generale, per taluni passaggi, forse è necessario suddividere esplicitamente le misure tra lunga e breve percorrenza, date le differenze tra i due tipi di spostamento.² Per la lunga percorrenza forse vale la pena di considerare come criterio *sufficiente* ma *non necessario* l'isolamento geografico (es. Crotone non è probabilmente un'area “debole” in senso stretto, ma è oggettivamente difficile da raggiungere via terra).

- 2) Una volta stabilite le aree di applicazione (per il TPL) o le relazioni di applicazione (per la LP) degli OSP, il documento non chiarisce “quanto” esse vadano servite, cioè non stabilisce dei criteri. Ad esempio, la Misura 3 punto 2 parla di “soddisfare la domanda di mobilità rilevata”. Ma mentre la domanda rilevata sarà tutta e presumibilmente largamente soddisfatta dal trasporto privato, non è pensabile che tutta debba e possa essere servita con un OSP. D'altra parte, riferirsi solo alla domanda attuale del TPL sostiene che tutti e soli i servizi odierni sono meritevoli di OSP, cosa in contraddizione con la delibera stessa. Occorrerebbe dunque che l'Autorità, pur non essendo un ente di pianificazione, stabilisca l'obbligo per il pianificatore di stabilire e rendere esplicativi i criteri che definiscono gli OSP e attuarli coerentemente nei piani. In altre parole, vi deve essere una decisione su **cosa servire**³ prima della definizione del **come** servirlo nella maniera più efficiente. Questo vale a maggior ragione per la lunga percorrenza. Oggi sono garantiti da un OSP solo un centinaio di servizi ferroviari “storici”, che però non toccano intere parti di territorio, come ad esempio il Triveneto. Inoltre, il modo con cui la domanda debole viene soddisfatta dipende anche dalla dotazione di infrastrutture e servizi comunque presenti (es. una stazione, un servizio a poca distanza che deve solo essere connesso, etc.).

Infine, si rileva che dal punto di vista dei due documenti, l'allegato B risulta più ricco di punti e più chiaro in alcuni passaggi della bozza di delibera. Parte delle indicazioni seguenti hanno in effetti già risposta nella relazione di accompagnamento, che potrebbe quindi essere integrata maggiormente con la bozza.

QUESITO 1: SI CONDIVIDE LA FORMULAZIONE DELLE DEFINIZIONI PROPOSTE? QUALI DIVERSE FORMULAZIONI SI RITIENE OPPORTUNO PROPORRE?

Di seguito le proposte di riformulazione o chiarimento relative alle definizioni.

1. *Ambito di servizio pubblico:* come detto nell'introduzione, sarebbe opportuno definire diversamente l'ambito per la domanda di breve e lunga percorrenza. Per la prima il riferimento è ad un territorio, per la seconda ad una relazione.
5. Come si può stabilire a priori il numero di partecipanti alla gara? Definire piuttosto un *insieme minimo efficiente di servizi indivisibili*.
22. *Produzione di trasporto: misura dell'offerta del prodotto del settore dei trasporti, solitamente espressa moltiplicando le distanze percorse (...) o i passeggeri trasportati, per i posti o i veicoli offerti.*

² Ad esempio Misura 5 punto 2: la domanda di MLP “in un bacino di utenza a domanda debole...” non può esistere. Rimane dunque l'ambiguità se “tra” bacini a domanda debole (escludendo quindi molte relazioni oggi esistenti) oppure “da” bacini a domanda debole oppure se, come detto nel testo, non è più corretto definire cosa siano le *relazioni a domanda debole*.

³ Ad esempio: collegare tutte le frazioni oltre X abitanti verso l'abitato principale. Oppure: accessibilità minima garantita con TPL a Comune, ospedali e scuole.

QUESITO 3: SI CONDIVIDONO LE MODALITÀ DI INDIVIDUAZIONE DELLA DOMANDA DEBOLE CON RIFERIMENTO ALLE DIVERSE CARATTERISTICHE TERRITORIALI, TEMPORALI E SOGGETTIVE?

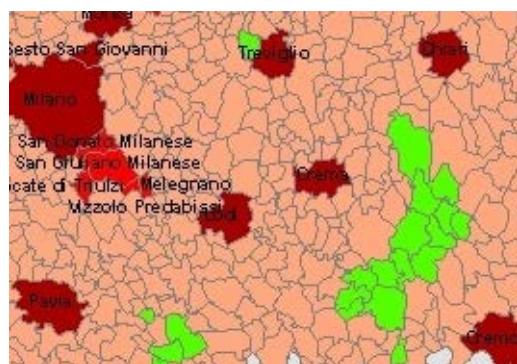
Sì, perché è corretto chiarire che non vi è solo una dimensione geografica.

QUESITO 4: SI CONDIVIDE LA METODOLOGIA UTILIZZATA A TALE FINE COME DECLINATA NEI PUNTI DA 2 A 7? SI CONDIVIDONO IN PARTICOLARE I CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE SUB-AREE (LOCALITÀ, FRAZIONI, CONTRADE) A DOMANDA DEBOLE ALL'INTERNO DI UN COMUNE?

Si suggerisce di chiarire meglio (punto 3) se le due condizioni devono ricorrere *entrambe*, cioè se devono essere presenti tutti i criteri del punto 4 e almeno uno del punto 5.

Il criterio 5.b) potrebbe riferirsi alla reale struttura urbana piuttosto che alle definizioni di frazioni o contrade, non necessariamente isolate e non sempre esaustive dell'uso del suolo. In particolare, grazie alla disponibilità delle particelle censuarie o di censimenti più dettagliati degli usi del suolo, potrebbero essere utilizzati indicatori di dispersione più complessi, da usarsi sia come soglia inferiore che superiore per la necessità di un OSP.

Il criterio 4.b) appare troppo deterministico e quindi troppo restrittivo sia in un senso che nell'altro, sebbene si comprenda perfettamente la necessità di una definizione non troppo complessa. Ad esempio, territorio agricoli a bassa densità come il Sud Milano sono certamente esclusi della classificazione e dunque non potranno in nessun caso ricadere nella definizione di "domanda debole". Guardando però, ad esempio, al territorio a est di Cremona si può notare l'insorgenza di un "confine" che tale non è nella realtà. Comuni del tutto identici per caratteristiche territoriali e socio-demografiche, ma appena più lontani dal capoluogo, sono classificabili come "domanda debole", mentre i loro vicini no. In entrambi i territori, però, l'uso del suolo e la ampia disponibilità di trasporto privato fanno sì che la domanda non motorizzata residuale sia molto poca e molto debole, per classe sociale e per esigenze di mobilità, indipendentemente dalla distanza dal capoluogo. Allo stesso modo, vi sono aree classificate come D-E-F che potrebbero invece – almeno per parte dell'anno – non esserlo (es. Jesolo, in Veneto).



Una mappatura preventiva e un'analisi più dettagliata degli effetti della classificazione potrebbero suggerire criteri più fini e dunque più adatti allo scopo della delibera.

QUESITO 8: SI CONDIVIDE IL RIFERIMENTO ALLA COMBINAZIONE DI SERVIZI DI DIVERSA TIPOLOGIA?

QUESITO 9: SI RITIENE OPPORTUNO INTRODURRE OBBLIGHI SPECIFICI DI INTEGRAZIONE MODALE DEI SERVIZI?

Sì, le caratteristiche della domanda debole suggeriscono di utilizzare, di volta in volta, servizi di diversa tipologia. Questi possono essere servizi a chiamata, se in grado di ridurre il costo di gestione, ma anche servizi di linea qualora la disponibilità nelle ore di morbida di capacità inutilizzata rispetto alla punta permetta risparmi.

L'integrazione modale è certamente un modo per ridurre il costo dell'offerta a parità di capacità di trasporto. Tuttavia, in contesti deboli (cioè a bassissima frequenza per i servizi di linea) forzare l'integrazione modale potrebbe peggiorare significativamente la qualità del viaggio e dunque il suo utilizzo. Ad esempio, per gli anziani, l'obbligo di trasbordo su un treno potrebbe rendere impossibile il viaggio. Dunque l'integrazione modale va trattata "laicamente" (e il pianificatore locale dovrebbe essere il più adatto a valutarla) e dunque si ritiene opportuno **non** introdurre un obbligo in tal senso.

Si richiama, come già fatto nell'introduzione, la necessità di definire chiaramente cosa si intende "soddisfare", al punto 2. Una volta rilevata la domanda di mobilità (complessiva?), viene lasciato indefinito il livello di soddisfacimento della stessa: tutta la domanda rilevata deve essere soddisfatta? Quella attualmente sul TPL? Quella verso punti particolari del territorio come scuole, ospedali, etc.? Con quale qualità minima e massima?⁴ Mentre da una parte è corretto che l'Autorità non definisca a priori cosa va soddisfatto, è però opportuno che **obblighi il pianificatore a stabilire dei criteri**, esplicitarli e definire l'offerta di conseguenza, in modo da ridurre la discrezionalità e spingere al cambiamento dell'offerta storica, in molti casi sempre più inadeguata alle esigenze odierne perché mai riconsiderata in passato.

Inoltre, si ritiene opportuno nella Misura 3 richiamare il fatto che gli OSP non siano eterni, ma che vi sia un processo periodico di controllo ed eventuale ridefinizione, dati i vincoli di **budget**, i **cambiamenti** occorsi sul territorio e i suoi abitanti, ma anche la disponibilità di **nuove modalità** di trasporto.⁵

⁴ Il tema della qualità è centrale nella definizione di PSO. Mentre da una parte è ragionevole che il servizio sia, ad esempio, più lento perché a servizio di località minori, dall'altra la bassa qualità non deve essere mero strumento di discriminazione tra servizi a mercato e sociali. In questo senso deve essere soppesata l'opportunità di un maggior costo per lo stato in termini di contribuzione, in cambio di un servizio sostanzialmente migliore. Tipicamente, nei collegamenti nord-sud, il risparmio di tempo ottenibile in aereo potrebbe giustificare la scelta di un magari marginalmente più costoso PSO aereo invece che ferroviario.

⁵ Si pensi ad esempio alla disponibilità oggi di semplici piattaforme di condivisione dei viaggi. In una prospettiva di questo tipo l'azione del soggetto pubblico potrebbe limitarsi al coordinamento e al supporto a tale offerta "di mercato", piuttosto che alla sua pianificazione (e sussidio).

QUESITO 14. SI RITIENE OPPORTUNO INCLUDERE I SERVIZI A REMUNERATIVITÀ POSITIVA NELL'AMBITO? SE SÌ, CON QUALI LIMITI? SI RITIENE NECESSARIO INDICARE CRITERI E/O PROCEDURE PER L'INDIVIDUAZIONE DI TALI SERVIZI?

No, si ritiene che non sia opportuno. Poiché nel trasporto locale i servizi a rimuneratività positiva sono pochissimi, è ragionevole pensare che non interessino aree a domanda debole e che vengano espletati con mezzi di caratteristiche totalmente diverse e quindi non capaci di generare economie di scala con i servizi a domanda debole. Solitamente si tratta di bus tra capoluoghi provinciali in una regione o servizi ferroviari locali su territori molto densi (es R Milano – Torino). In termini di contendibilità e di trasparenza, suggerire di introdurre piuttosto dei canoni su di essi e utilizzarli per sussidiare esogenamente i servizi a domanda debole (o più probabilmente il TPL dell'area in generale).

In generale si suggerisce piuttosto di **richiedere al pianificatore una chiara e completa analisi dei sussidi incrociati esistenti**, solitamente ignorati e noti sono all'azienda di trasporto. Mentre da una parte essi *possono* ridurre il sussidio del servizio, soprattutto in reti integrate, dall'altra introducono un forte disincentivo alla definizione di lotti minimi in favore di lotti grandi o eterogenei, in realtà privi di economie di scala e dunque più costosi.

Inoltre, è necessario un richiamo ad un migliore studio della “zona grigia” degli OSP tra lunga e breve distanza. Infatti, oggi, parte dei servizi ferroviari contribuiti di lunga distanza ha in realtà una componente non marginale di trasporto regionale (ad esempio in Puglia, Calabria e Liguria-Toscana, dove i LP contribuiti sono talvolta addirittura inseriti nella maglia oraria dei regionali veloci). Questo fatto, apparentemente dettato dall'efficienza (stesso treno invece di due treni vuoti) rischia di rendere inefficaci entrambi i servizi (lunga e breve) oltre che di minare le ipotesi di superamento della modalità ferroviaria e, in ultima analisi, anche la reale contendibilità di tali servizi in un'ottica sempre meno in-house.

05:42 Bari Centrale	07:01 Brindisi	01:19	Regionale 12466	Ordinaria	a partire da 8,40 €	>
06:10 Bari Centrale	07:16 Brindisi	01:06	Regionale 12467	Ordinaria	a partire da 8,40 €	>
06:41 Bari Centrale	08:47 Brindisi	02:06	Intercitynotte 765	Base	a partire da 22,50 €	>
06:48 Bari Centrale	08:01 Brindisi	01:13	Intercitynotte 755	Base	a partire da 15,00 €	>
06:58 Bari Centrale	08:18 Brindisi	01:20	Intercitynotte 757	Base	a partire da 15,00 €	>
07:44 Bari Centrale	09:04 Brindisi	01:20	Regionale 12463	Ordinaria	a partire da 8,40 €	>

Dalle 6.10 alle 7.44 non ci sono regionali, altrimenti cadenzati all'ora o alla mezz'ora.

QUESITO 16: SI RITENGONO ESAUSTIVI I CRITERI DI CUI ALLA MISURA 5? SI RITENGONO FORMULATI CORRETTAMENTE E IN GRADO DI RICOMPRENDERE TUTTE LE IPOTESI DI PROGRAMMAZIONE/PIANIFICAZIONE DEI SERVIZI? [...]

I criteri relativi alla lunga percorrenza scontano, a parere di chi scrive, l'ambiguità su aree/relazioni a domanda debole, di cui all'introduzione del presente documento.

Di conseguenza il punto 2 risulta poco chiaro (“*in un bacino a domanda debole... servizio ferroviario...*”). Forse il tutto potrebbe essere riformulato come segue (modifiche sottolineate):

2. *La domanda per spostamenti di media e lunga distanza tra relazioni a domanda debole, è soddisfatta, di norma, dal servizio ferroviario quando esse insistono su una linea e quando la domanda è equi-distribuita tra tutte le origini e tutte le destinazioni, anche per fascia oraria (“many to many”), cioè dove non vi siano generatori od attrattori prevalenti tali da suggerire servizi “point-to-point”.*
3. *La domanda per spostamenti di media e lunga distanza tra relazioni a domanda debole è soddisfatta, di norma, attraverso servizi di trasporto con autobus o con aereo quando la stessa è distribuita su una o più origini, ma verso una o poche destinazioni (“one to one” o “many to one”).*
4. *La domanda per spostamenti di media e lunga distanza tra relazioni a domanda debole è soddisfatta, di norma, attraverso servizi di trasporto con autobus anche quando questi consentono di minimizzare il numero di trasbordi da una modalità all'altra o tra servizi. Date le caratteristiche di tale domanda e i bassi numeri in gioco, infatti, servizi diretti ancorché con più bassa velocità commerciale, sono sempre da prendere in considerazione come alternative a servizi con trasbordo, tipicamente ferroviari.*

QUESITO 17: DOVREBBERO AGGIUNGERSI VALUTAZIONI SULLE ESTERNALITÀ AMBIENTALI CONNESSE ALLE DIVERSE SCELTE MODALI E TIPOLOGICHE? [...] DOVREBBERO DETERMINARE DELLE PREMIALITÀ IN SEDE DI VALUTAZIONE COMPARATIVA?

No, a parere di chi scrive, non vi è un vantaggio ambientale di una **modalità** rispetto ad un'altra tale da giustificare distorsioni al mercato o alla pianificazione. Mentre il vantaggio ambientale tra trasporto privato e pubblico è abbastanza chiaro, meno lo è tra i singoli modi collettivi in cui le emissioni pro-capite sono comunque basse.⁶

A puro titolo di esempio, si veda la seguente tabella (molto vecchia e dunque a sfavore del trasporto con autobus, le cui emissioni sono ulteriormente calate). Un treno elettrico urbano emette, secondo la stima, 39 gCO₂ per postokm, mentre un bus 33. Il vantaggio per il bus aumenta se, dovendo trasportare ad esempio solo 20 passeggeri, si considera l'emissione per passeggero trasportato: 5.85 gCO₂/km per il treno elettrico dell'esempio e 0.71 gCO₂/km per il bus.

⁶ Questo non è vero solo per il trasporto aereo rispetto a treno e bus di lunga percorrenza.

Tabella 1. Fonte: Potter, Stephen (2003). Transport energy and emissions: urban public transport. In: Hensher, David and Button, Kenneth eds. Handbook of transport and the environment, 4. Handbooks in Transport. Amsterdam, Netherlands: Elsevier, pp. 247–262.

Table 4 Fuel life cycle energy consumption and CO₂ emissions for urban transport modes

Mode	Seats	MJ per vehicle kilometre	Kilograms CO ₂ per vehicle kilometre	MJ per seat kilometre	Grams CO ₂ per seat kilometre
Urban Electric Train	300	117	11.7	0.39	39
Urban Diesel Train	146	74	8.8	0.50	60
Light Rail	265	47	10.1	0.18	38
Metro/Underground	555	122	26.0	0.22	46
Single Deck Bus	49	14.2	1.6	0.29	33
Double Deck Bus	74	16.2	1.9	0.22	26
Minibus	20	7.1	0.8	0.36	40
Medium-sized Car	5	3.5	0.39	0.70	78

Based upon Carpenter (1994), Potter (2000) and Roy, Potter and Yarrow (2002)

Naturalmente il valore reale dipende dai tipi di veicoli disponibili, ma è chiaro che non esiste un vantaggio “intrinseco” del modo ferroviario rispetto a quello automobilistico, se non in presenza di alti volumi trasportati. Poiché però stiamo parlando di domanda debole, i volumi saranno presumibilmente bassi e la modalità ferroviaria sarà dunque quasi certamente non associabile a minori impatti ambientali. In altre parole, mentre un treno “ pieno ” garantisce bassi costi esterni per passeggero trasportato, un treno “ vuoto ” no e anzi vi potrebbero essere situazioni di peggioramento dell’inquinamento.

QUESITO 18: SI CONCORDA CON L’OBBLIGO DI RILEVAZIONI SU DESTINAZIONI, CARATTERISTICHE TEMPORALI E MOTIVAZIONI DI VIAGGIO, DISPONIBILITÀ A PAGARE E ALTRE PREFERENZE DELLA DOMANDA POTENZIALE?

Sì, la conoscenza della domanda è fondamentale per una corretta pianificazione. Forse merita un richiamo più forte all’uso dei dati sulla domanda esistente, di cui deve essere garantita la messa a disposizione da parte dell’operatore, se contribuito, anche in forma di *open data*. Questo è utile non solo per la pianificazione, ma anche per garantire una maggiore contendibilità del servizio in caso di gara.

QUESITO 22: SI RITENGONO ESAUSTIVI E CONDIVISIBILI I CRITERI PER L’IDENTIFICAZIONE DEI LOTTI?

Nell’ottica di rendere più chiari i condivisibili principi alla base della delibera, potrebbe essere meglio chiarito che in fase di definizione dei lotti occorre analizzare e valutare il **trade-off tra efficienza e contendibilità**, cioè tra lotti grandi per sfruttare le eventuali economie di scala (che andranno dunque documentate) e lotti più piccoli per facilitare la pluralità di *competitor*. Inoltre, è utile chiarire che la contendibilità **può** avere un costo nel breve periodo, ma aumenta l’efficienza nel lungo perché previene la formazione di monopoli *di fatto* non contendibili.

Inoltre, potrebbe essere inserito un richiamo al fatto che vanno preferiti, a maggior ragione se per servizi nuovi, affidamenti con gara rispetto a quelli *in house*.